EL MITO

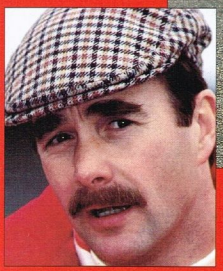
53

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

275 GTS prototipo: spider de 3 lugares

Nigel Mansell: "Corazón de león"



250 Monza: la V12 que cerró una época

F93 A: un paso más hacia el Mundial

9 789504 900351 10053

14 • 90

VENTA EXCLUSIVA EN KIOSCOS
SUSCRIPCIONES NO VALIDAS EN ARGENTINA
H. SANABRIA D.G.P.

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 53

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en agosto de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 6 950-49-0035-6

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS MONOPLAZA F1

F93 A, nombre clave "activa"

1993: en un Mundial dominado por Alain Prost y por Williams Renault, la Casa de Maranello presenta su primera y única monoplaza con suspensiones con control electrónico. Para el Cavallino, al final de la temporada, el cuarto lugar en la clasificación de constructores.

Destinada al Campeonato del Mundo de Fórmula 1 de 1993, la F93 A no logró grandes resultados, siendo sustancialmente sólo una monoplaza de transición.

EN EL MUNDIAL, ALESI SEXTO Y BERGER OCTAVO

Conducida por Alesi y Berger, el auto no conquistó ninguna victoria en un Mundial dominado por los Williams Renault. Al final, Alain Prost fue campeón del mundo por cuarta vez, con Alesi sexto y Berger octavo en la clasificación de pilotos. En el Campeonato del Mundo de Constructores, la Ferrari tuvo que conformarse con el cuarto lugar, muy alejada de Williams, McLaren y Benetton.

Proyectada bajo la dirección de George Ryton con la supervisión de John Barnard, la Ferrari F93 A fue la primera y última Ferrari de Fórmula 1 que llevó suspensiones con control electrónico, también llamadas "activas", antes de que éstas fueran prohibidas por los reglamentos de 1994. La F93 A hubiera tenido que interpretar un papel de "banco de prueba" para el nuevo

Arriba, Berger en el GP de Hungría 1993: será tercero. Abajo, Alesi el día de la presentación de la F93 A.

FICHA TECNICA (entre paréntesis los datos de la versión introducida a partir de las pruebas de clasificación del GP de Alemania)

Motor: central longitudinal, 12 cilindros en V a 65°, diámetro por carrera 90 x 45,8 mm, cilindrada 3497,96 cm³, compresión 13,5:1

Distribución:	5 (4) válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica digital Weber Marelli
Potencia:	775 CV a 15.500 rpm
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis de compuesto en nido de abeja de fibras de carbono
Tracción:	trasera, caja transversal a 6 marchas + MA con comando a control electrónico, diferencial autobloqueante
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas con control electrónico
Neumáticos:	de 13 pulgadas, Goodyear
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados de carbono
Dimensiones:	4,35/1,995/0,995 metros
Ejes:	del. 1,69 m, tras. 1,605 m
Capacidad tanque:	225 litros
Peso:	520 kilos
Unidades producidas:	11
Números de chasis:	de 138 a 148

Gerhard Berger con la F93 A en el GP de Bélgica 1993: se retirará.

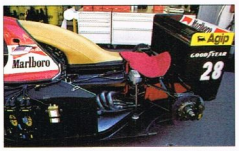
sistema de suspensiones para luego dejarle el sitio, presumiblemente desde mediados de temporada, al nuevo auto diseñado por el equipo de técnicos conducidos por John Barnard.

DISEÑADA POR LA FDD, LA "FERRARI DE INGLATERRA"

A fines de 1992, el equipo italiano venía de amargas desilusiones, acumuladas con la F92 A proyectada por Postlethwaite y Migeot y caracterizada por un doble fondo, fuente de problemas aerodinámicos. Con tiempos de realización muy escasos, la estructura inglesa de la Ferrari, en Shalford, llamada FDD (Ferrari Design Developments), tuvo entonces que pensar en una monoplaza de transición que pudiese comenzar el Campeonato del Mundo. Barnard prefirió confiarle la responsabilidad de la operación a Ryton, limitándose a actuar como consultor del proyecto, luego del desarrollo del nuevo auto, llamado F93 A (644 bis, según otra denominación interna de la Ferrari).

Por una elección muy precisa, la F93 A fue una monoplaza extremadamente convencional, sin soluciones técnicas avanzadas. Inclusive, la falta de tiempo impidió una adecuada serie de pruebas en el túnel de viento.

Un conducto de carbono lleva el aire a los conos de aspiración.



También por esta razón, especialmente en la trompa, la línea de la F93 A era similar a la del auto que la había precedido. Obviamente, no estaba el doble fondo, sustituido por un fondo plano normal, dotado de un prolongamiento hacia adelante ya generalizado en la Fórmula 1 y destinado a dividir los flujos de aire por debajo de la monoplaza. Muy diferentes, con respecto a los de la F92 A, fueron los laterales, con pontones más cortos, altos y estrechos. Desaparecieron las tomas de aire despegadas del cuerpo del vehículo, características de la Ferrari de Fórmula 1 de 1992.

Tal vez para recordar a las 312 T, ganadoras en la mitad de los años setenta, parte de la carrocería alrededor del habitáculo y en la zona de la toma

La trompa de la F93 A.

de aire fue pintada de blanco. En esta zona se podía notar el tricolor alrededor de la cúpula de la toma de aire.

La novedad más importante introducida con la F93 A estuvo en las suspensiones con control electrónico, también llamadas "activas". Durante la temporada, la Ferrari desarrolló diferentes sistemas de suspensión. Todo el sistema aumentó el peso del auto en casi 15 kilos. La F93 A se vio perjudicada por un peso superior al mínimo permitido (que era de 505 kilos) y por la carga suplementaria de combustible, requerida por la presencia de un motor doce cilindros (en 1993 los abastecimientos en carrera estaban prohibidos por reglamento).

Al final, el retraso en el pro-

Jean Alesi, con su inconfundible costumbre de inclinar la cabeza en las curvas, corriendo el GP de San Marino 1993.

LOS RESULTADOS DE LA F93 A

1993

GP de Sudáfrica, *14 de marzo*	*6° Berger*
GP de España, *9 de mayo*	*6° Berger*
GP de Mónaco, *23 de mayo*	*3° Alesi*
GP de Canadá, *14 de junio*	*4° Berger*
GP de Alemania, *25 de julio*	*6° Berger*
GP de Hungría, *15 de agosto*	*3° Berger*
GP de Italia, *12 de septiembre*	*2° Alesi*
GP de Portugal, *26 de septiembre*	*4° Alesi*
GP de Australia, *7 de noviembre*	*4° Alesi, 5° Berger*

yecto de la 645, que hubiera tenido que competir en 1993, promovió a la F93 A al papel de auto titular hasta la conclusión de la temporada.

Entre tanto, la Ferrari siguió progresando en el desarrollo del doce cilindros de 3497 cm³ de Fórmula 1. Un significativo aumento de los regímenes de rotación permitió llegar hasta una potencia máxima estimada en más de 770 CV a 15.500 vueltas por minuto. Para permitirle al motor resistir mejor las exigencias, la cantidad de soportes de bancada del cigüeñal subió de cuatro a siete. La Ferrari siguió adoptando conos de aspiración de altura variable para mejorar el rendimiento del motor en todos los regímenes.

MOTOR GANADOR, AERODINAMICA MEJORABLE

A fin de año, los inyectores, que estaban en la base, fueron ubicados por encima de los conos mismos. Si el motor demostró estar a la altura de las expectativas, no se puede decir lo mismo de la aerodinámica y del chasis de la F93 A. penalizado por el aumento de peso, el auto manifestó también una elevada resistencia al avance con respecto a las monoplazas competidoras. En Kyalami, en el GP de Sudáfrica, Berger terminó sexto. En Brasil, el piloto austríaco se enganchó en la largada con el McLaren de Andretti, mientras que Alesi no logró ir más allá del octavo puesto. La Ferrari luego tuvo que esperar hasta el GP de España, con Berger sexto, para ver una F93 A en la meta.

Desde el punto de vista aerodinámico, la Ferrari F93 A había abandonado la solución con doble fondo, adoptada por la anterior F92 A.

JEAN ALESI ES SEGUNDO EN EL GP DE ITALIA EN MONZA

En Mónaco, Berger chocó a Hill mientras luchaba con él por la segunda posición. Alesi, en el mismo GP, se ubicó tercero detrás de Senna y Hill. Berger fue cuarto en el GP de Canadá. Posteriormente, Berger y Alesi terminaron sexto y séptimo, respectivamente, con poco más de un segundo entre sí, en el GP de Alemania en Hockenheim. En Hungría, en Budapest, Alesi salió de pista mientras que Berger, tercero, logró subir al podio. Con la F93 A, Alesi fue segundo en Monza en el GP de Italia, logrando el mejor resultado del auto. La temporada concluyó con un cuarto lugar de Alesi en Portugal, y un cuarto y quinto de Alesi y Berger en Australia.

BARNARD Y TODT A LA FERRARI

La llegada de Luca de Montezemolo a la presidencia de la Ferrari trajo muchas novedades en la Sección Carreras de la Escudería. La F93 A fue la primera monoplaza proyectada bajo la supervisión de John Barnard, regresado al equipo italiano a partir de 1992 después de haber estado en Ferrari de 1986 a 1990. Para conformar al técnico inglés, nuevamente se abrió una sede de la Ferrari en Inglaterra, la FDD (Ferrari Design Developments) en Shalford, constantemente en contacto con la Sección Carreras de Fiorano. En 1993, también fue importante la llegada de Jean Todt, pedido por Montezemolo, como responsable de la Sección Carreras de Ferrari. El manager deportivo francés comenzó su actividad en Ferrari en un año difícil.

1989, Mansell y Berger vencen a Prost

Gerhard Berger en el Gran Premio de San Marino 1989: será protagonista de un dramático accidente, que por suerte no tuvo consecuencias graves.

Con Mansell cuarto y Berger séptimo, la casa de Maranello debe conformarse con el tercer lugar en la clasificación de constructores, en una temporada que contó con tres victorias del Cavallino sobre McLaren.

LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Brasil, 26 de marzo	1° Mansell
GP de Francia, 9 de julio	2° Mansell
GP de Inglaterra, 16 de julio	2° Mansell
GP de Alemania, 30 de julio	3° Mansell
GP de Hungría, 13 de agosto	1° Mansell
GP de Bélgica, 27 de agosto	3° Mansell
GP de Italia, 10 de septiembre	2° Berger
GP de Portugal, 24 de septiembre	1° Berger
GP de España, 1° de octubre	2° Berger

En Fórmula 1, el año 1989 marcó el regreso de los motores aspirados de 3500 centímetros cúbicos. Prost se coronó campeón del mundo, venciendo a su compañero de equipo Senna. Los McLaren dominaron la temporada conquistando también el Mundial de Constructores delante de Williams y de la Ferrari. Con respecto al equipo italiano, Mansell fue cuarto y Berger séptimo en la clasificación de los pilotos.

En el inaugural GP de Brasil, en Jacarepaguá, cerca de Río de Janeiro, Mansell ganó sorpresivamente con la Ferrari, precediendo a Prost, después de que Senna y Berger habían chocado entre sí en la largada.

ACCIDENTE EN IMOLA PARA GERHARD BERGER

En el GP de San Marino en Imola, Berger fue protagonista de un espantoso accidente en la curva del Tamburello. Zafó con algunas quemaduras livianas, pero fue obligado a ser simple espectador del siguiente GP de Mónaco. Senna dominó la carrera, liderando desde el comienzo hasta el final, delante de Prost.

La largada del GP de Portugal 1989: ambas Ferrari están adelante.

En Mónaco, Senna ganó otra vez, venciendo a Prost. La serie de éxitos del piloto brasileño siguió en Ciudad de México, donde fue primero delante

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Prost	McLaren-Honda	76	4 (EE.UU., F, GB, I)
Senna	McLaren-Honda	60	6 (RSM, MC, MEX, A, B, E)
Patrese	Williams-Renault	40	
Mansell	Ferrari	38	2 (BR, HU)
Boutsen	Williams-Renault	37	2 (CND, AUS)
Nannini	Benetton-Ford	32	1 (J)
Berger	Ferrari	21	1 (P)
Piquet	Lotus-Judd	12	
Alesi	Tyrrell-Ford	8	
Warwick	Arrows-Ford	7	
Alboreto	Tyrrell-Ford	6	
Cheever	Arrows-Ford	6	
Johansson	Onyx-Ford	6	
Herbert	Benetton-Ford	5	
Martini	Minardi-Ford	5	
Brundle	Brabham-Judd	4	
Caffi	Dallara-Ford	4	
De Cesaris	Dallara-Ford	4	
Gugelmin	March-Judd	4	
Modena	Brabham-Judd	4	
Danner	Rial-Ford	3	
Nakajima	Lotus-Judd	3	
Arnoux	Ligier-Ford	2	
Palmer	Tyrrell-Ford	2	
Pirro	Benetton-Ford	2	
Alliot	Lola-Lamborghini	1	
Grouillard	Ligier-Ford	1	
Pérez Sala	Minardi-Ford	1	
Tarquini	AGS-Ford	1	

1989: CAE EL MURO DE BERLIN

Política: *Polonia es el primer país de Europa oriental con un gobierno no dirigido por los comunistas. Caen los regímenes comunistas también en Hungría, Checoslovaquia, Bulgaria y Alemania Oriental. En Rumania es ajusticiado el dictador Ceausescu. En China, sangrienta represión en la plaza Tien An Men de Pekín. En Irán muere Khomeini. En la Argentina, Carlos Menem asume la presidencia.* ***Automovilismo:*** *Segundo éxito consecutivo de Biason (Lancia Delta Integral) en el Safari Rally y en el Campeonato Mundial.* ***Literatura:*** *Muere Leonardo Sciascia.*

Foto de grupo para los pilotos del Mundial 1989.

En el GP de Francia Berger corta la línea de meta delante de un Leyton House, pero es Mansell el que se ubica en segundo lugar.

de Patrese y Alboreto. Prost apenas se clasificó quinto.

Con Senna obligado a abandonar por problemas eléctricos, Prost tuvo vía libre en el GP de los Estados Unidos en Phoenix, donde ganó precediendo a Patrese. En Montreal, bajo la lluvia, Boutsen fue primero en el Gran Premio de Canadá, después del retiro de Senna a tres vueltas del final por la rotura del motor. El belga venció, desde atrás, a su compañero Patrese.

La largada del GP de Francia en Le Castellet tuvo que ser repetida a causa de un espectacular accidente provocado por Gugelmin. Senna rompió el diferencial en la largada y Prost ganó delante de la Ferrari de Mansell. En Silverstone, en el GP de Inglaterra, Senna, al comando, rompió los cambios y se despistó, a pocas vueltas del final. Prost ganó precediendo a Mansell y Nannini. Senna volvió al triunfo en el GP de Alemania en Hockenheim, con Prost segundo y la Ferrari de Mansell tercera. Mansell cumplió con una recuperación excepcional en el GP de Hungría en Budapest. Doceavo en la largada, superó hasta a Senna, quien llegó segundo, y ganó la prueba. En Spa-Francorchamps, bajo la lluvia, Senna fue primero y Prost segundo en el GP de Bélgica.

OTRA VICTORIA EN LA SEGUNDA MITAD DEL MUNDIAL

Senna fue desafortunado en el GP de Italia, en Monza. Lideraba con comodidad cuando rompió el motor. Prost ganó delante de la Ferrari de Berger, que finalmente completó una carrera luego de diez retiros. El GP de Portugal en Estoril tuvo consecuencias muy negativas para Mansell, que siguió en la pista pese a haber sido descalificado por recorrer algunos metros en marcha atrás en los boxes. El GP fue ganado por Berger, con Prost segundo.

En el GP de España en Jerez no participó Mansell, descalificado. Senna fue primero delante de Berger y Prost. En la clasificación mundialista, Prost tenía ventaja, gracias a los puntos obtenidos sin ganar. Para poder repetir su título de Campeón del Mundo, Senna tenía que ganar los dos GP finales. En Suzuka, Japón, Prost lo superó en la largada. Senna, que quedó detrás del rival por toda la carrera, trató, a siete vueltas del final, de superar a Prost en la frenada. El francés cerró su trayectoria y ambas monoplazas chocaron. Prost se bajó del auto mientras que Senna logró arrancar y terminar en la primera posición. Pero el brasileño fue descalificado por no haber vuelto a la pista en el lugar donde la había dejado. La victoria de la carrera fue para Nannini, mientras que Prost se coronó campeón del mundo por tercera vez.

EN AUSTRALIA, NANNINI SEGUNDO

El campeonato se cerró con el GP de Australia en Adelaida, que se corrió en condiciones terribles bajo la lluvia. Senna, al frente, no vio el rezagado Brabham de Brundle y lo chocó, retirándose. Ganó Boutsen delante de Nannini.

LAS SPORT

250 Monza, adiós triunfal

1954: nace la última biplaza de carrera con motor V12 antes del cuatro cilindros en línea. La potencia es de 240 CV, el puente trasero es de tipo De Dion. Será protagonista de una carrera breve pero enriquecida por brillantes resultados.

La línea de la 250 Monza es un resumen de la experiencia de la Casa de Maranello a comienzos de los años cincuenta.

Algunos de los autos más importantes en la historia de la Ferrari tuvieron una vida breve, por lo menos en cuanto a su participación competitiva. Se trata, a menudo, de modelos de transición, que cruzaron al Cavallino Rampante entre una era y otra: como la 250 Monza, que cèrró el primer período de las V12 para dejarles el campo a las 4 cilindros. Sin embargo, fueron las experiencias realizadas con la 250 Monza las que facilitaron el regreso a motores más típicos de la Casa de Maranello, los V12, con la 290 MM y, especialmente, la reina de los años cincuenta, la 250 TR.

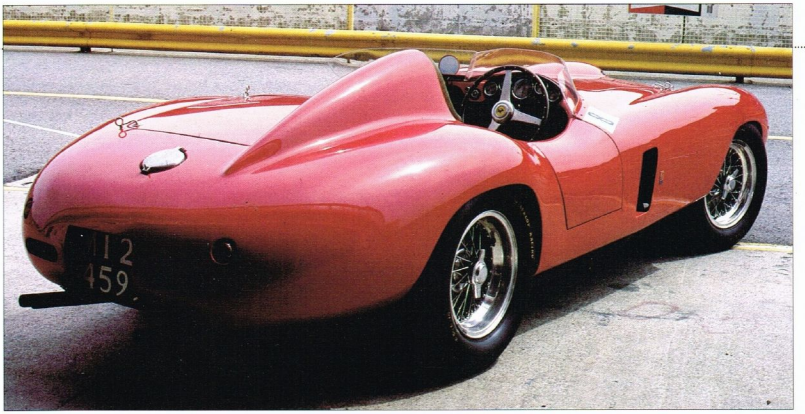
Basta con mirar la ficha técnica de la 250 Monza para notar que es un auto muy diferente, tanto de aquellos que lo habían precedido como de sus sucesores.

LA MECANICA DERIVA DE LA 750 Y DE LA 250 MM

Para un ojo atento, aparece como un modelo "híbrido": su línea no brilla por la originalidad, mientras que su mecánica parece nacer del injerto entre otros vehículos. En efecto, el chasis es un monoblo-

El motor de la 250 Monza, arriba, es el mismo de la 250 MM de 1952: el doble encendido es la única mejoría.

que de caños de acero de sección elíptica, idéntico, por forma y dimensiones, al de la 750 Monza. Pero, según algunos, está levemente alargado, para dejarle espacio al voluminoso V12, experimentando así nuevas soluciones que luego se revelarán valiosas.



La aleta trasera combada de la carrocería tiene la función de no interferir con turbulencias dañinas el flujo de aire detrás de la cabeza del piloto.

Por su parte, el motor es prácticamente el de la 250 MM de 1952, aparte del doble encendido y la presencia de dos magnetos en lugar de los distribuidores. Hasta la potencia (240 caballos a 7200 vueltas por minuto) quedó sin cambios. Como dice el propio nombre, que utiliza la cilindrada unitaria, como es tradicional en las Ferrari, se trata de un V12 de casi tres litros de cilindrada, pero perfectamente "cuadrado" (el diámetro y la carrera son ambos de 68 mm) y, por lo tanto, muy diferente de los "supercuadrados", es decir con carrera corta, que iban a equipar las sucesivas 250 GT y las versiones de competición. La alimentación contaba siempre con tres carburadores Weber de cuatro cuerpos, muy hambrientos.

CAJA DE CUATRO MARCHAS, PUENTE TRASERO DE DION

La transmisión es distinta, con respecto a la 250 MM: la caja mantiene 4 velocidades, pero, como en la 750 MM, no descarga la potencia sobre las suspensiones traseras, porque éstas son del tipo De Dion, con elástico transversal en lugar del puente rígido presente en las otras Ferrari. Se trata de una solución nueva en las Sport 12 cilindros, que será empleada y mejorada en la sucesiva (y aún más potente) 290 MM.

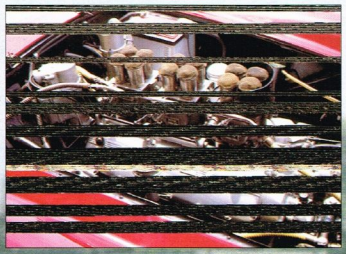
La trompa de la 250 Monza está caracterizada por una "boca" muy ancha para mantener bajo el perfil del capot.

Las carrocerías que visten las 250 Monza no son novedosas, porque repiten de manera muy evidente las formas de otros dos modelos: las dos spiders Pinin Farina tienen una línea muy similar a la spider 375 MM y la 500 Mondial (sólo el capot es levemente más largo en la 250 Monza, con respecto a las dos litros de cuatro cilindros). Las siguientes dos unidades fueron realizadas por Scaglietti con carrocerías tipo "botecito", más o menos iguales a las contemporáneas 750 Monza. En suma, quien se encontrara hoy con uno de estos autos arriesgaría un papelón tratando de reconocerlos de una primera mirada.

La producción de la 250 Monza se limitó a sólo cuatro unidades, todas con carrocería abierta. De los cuatro autos, los primeros dos (0420/M y 0432/M) estaban carrozados

FERRARI Y LA CARROCERA SCAGLIETTI

Una de las colaboraciones más repetidas, hablando de las Ferrari de competición, fue la del carrocero Sergio Scaglietti. Sus primeros contactos con Enzo Ferrari son de los tiempos en que la Escudería corría las Alfa Romeo, es decir, aún antes de la guerra. Cuando, posteriormente, fundó la empresa que lleva su nombre, Enzo Ferrari les confió, por razones de imagen, los autos de ruta a los carroceros más de moda de la época, como Vignale, Touring y luego Pinin Farina. Pero, para fabricar los autos de competición oficiales, tenía obligatoriamente que utilizar un especialista local: justamente Scaglietti, que garantizaba la necesaria capacidad (y probablemente costaba menos que los nombres de moda). En realidad, el carrocero de Módena poseía un gusto notable y una gran racionalidad, como demostró en el curso de los años, proponiendo también autos de ruta apreciables. Algunos, incluso, pasaron a la historia como diseños de Pinin Farina, porque este último los había corregido y avalado según los acuerdos con la Ferrari. Con el pasar del tiempo, los lazos entre la Ferrari y la Carrocera Scaglietti se hicieron cada vez más estrechos, hasta que, en 1975, la Casa de Maranello adquirió la que ya, bajo todo punto de vista, era su sección de carrozado.



El motor de la 250 Monza, a la derecha, dispone de 240 caballos.

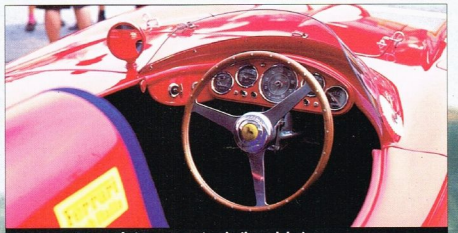
por Pinin Farina, mientras que los otros dos (0442/M y 0446/M) llevaban un "vestido" de Scaglietti derivado de la famosa 166 de Alfredo (Dino) Ferrari, la antecesora de un estilo que imperó por años entre las Sport de Maranello. Hacia el final de los años cincuenta, también la 0432/M originariamente realizada por Pinin Farina fue vuelta a carrozar por Scaglietti.

LA 250 MM DEBUTA GANANDO EN LAS 12 HORAS DE HYERES

La primera salida oficial de la Ferrari 250 Monza se realizó el 6 de junio de 1954, en las 12 Horas de Hyères. Fue un debut doblemente ganador: además de llegar a la meta en la primera posición, Maurice Trintignant y Luigi Piotti conquistaron también la victoria final según el índice de performance, una hazaña nada fácil para un vehículo de gran cilindrada (normalmente, esta clasificación "compensada" premiaba a los autos de 1000-1500 centímetros cúbicos, a través de un maquiavélico sistema de cálculo). El mismo Ferrari, más adelante, iba a recordar este logro con palabras llenas de admiración. El auto de Trintignant-Piotti era el primero producido con carrocería spider Pinin Farina. La segunda carrera para las 250 Monza fue el Gran Premio Supercortemaggiore, programado en el autódromo de Monza a finales de julio y reservado a los autos de hasta tres litros de cilindrada.

LAS FERRARI 735 SE MOSTRARON MAS COMPETITIVAS

Las grandes protagonistas de la jornada fueron las cuatro



Un pequeño parabrisas protegía al piloto del aire en carrera.

1954: LOS RESULTADOS DE LA 250 MONZA

Carrera	Fecha	Pilotos	Resultado
12 Horas de Hyères	*6/6/1954*	*Trintignant/Piotti*	*1°*
GP Monza	*27/6/1954*	*Cornacchia/Gerini*	*3°*
Supercortemaggiore		*Piotti/Manzon*	*11°*
GP Reggio Calabria	*1954*	*Piotti*	*1°*
GP Senigallia	*1954*	*Maglioli*	*1°*

FICHA TECNICA

Motor:	delantero longitudinal, 12 cilindros en V, diámetro por carrera 68 x 68 mm, cilindrada 2963 cm³
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 36 DCF/3
Encendido:	doble, con 2 magnetos
Potencia:	240 CV a 7200 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula, caños de acero, carrocería, aluminio
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas + MA
Suspensiones:	del. independiente, tras. puente De Dion
Dirección:	tornillo y rueda helicoidal
Frenos:	tambores
Llantas:	de rayos Borrani, neumáticos del. 5.50-16, tras. 6.00-16
Dimensiones:	paso 2.250 metros
Peso:	850 kilos
Unidades producidas:	4
Números de chasis:	0420/M, 0432/M, 0442/M y 0446/M

cilindros 735 oficiales, que conquistaron los dos primeros lugares con Hawthorn-Maglioli y González-Trintignant. Pero a sus espaldas se ubicó la 250 Monza Spider Scaglietti (es decir con carrocería muy similar a la de las ganadoras cuatro cilindros) conducida por Franco Cornacchia y Gerino Gerini. La Escudería Guastalla (el team de Milán de Cornacchia) había inscripto otro vehículo idéntico, confiado a Luigi Piotti y Robert Manzon, pero la tripulación ítalo-francesa no fue más allá del undécimo lugar en la tabla final.

La 250 Monza ofrecía una buena performance a pesar de la baja potencia, gracias a su peso reducido de 850 kilos.

EL ULTIMO "SOLO" ES EN SENIGALLIA CON MAGLIOLI

Luigi Piotti iba a tener su revancha poco más tarde, llevando a la victoria la 250 Monza de la escudería Guastalla en el circuito de Reggio Calabria. La última salida como auto "oficial" de la 250 Monza se realizó en el Gran Premio de Senigallia, donde Umberto Maglioli la llevó a la conquista de una gran victoria.

El auto de Maglioli era también el último, de los cuatro producidos, y presentaba muchas diferencias con respecto a los otros. Este auto fue usado por la Ferrari como "laboratorio sobre ruedas", e iba a ser muy útil en el futuro.

Posteriormente las 250 Monza, utilizadas por la Escudería Guastalla y por otros equipos privados, disputaron muchas carreras, en Europa y especialmente en Norteamérica. Pero su momento de oro ya había acabado, y no obtuvieron más resultados de relieve.

275 GTS prototipo, una spider para tres

1964: esta propuesta de Pininfarina para una nueva descapotable de Maranello presentaba la solución, realmente insólita, de tres lugares delanteros en línea. Pero a esta interesante idea no le siguió la realización en serie.

Esta es la historia de una fábula que nunca se volvió realidad. Es la historia de la 275 GTS Spider prototipo, que Pininfarina realizó en 1964. Cuando la Ferrari le encargó el estudio de una spider con la cual sustituir nada menos que a la 250 GT California de paso corto, la carrocera de Turín respondió con un vehículo de brillante performance pero también apto para el uso diario, más confortable y fácil de manejar. En el interior de esta filosofía apareció una de las más arriesgadas propuestas de Pininfarina: una spider con tres lugares delanteros.

El prototipo de Pininfarina tenía las parrillas laterales de la 330 GT 2+2.

LA 275 GTS DE SERIE IBA A TENER SOLO DOS LUGARES

El prototipo de la 275 GTS tenía el asiento del pasajero casi dos veces más ancho que los asientos normales, para llevar dos personas. Pero, en el salón de París de 1964, en octubre, cuando fue presentada junto a la versión coupé GTB, la 275 GTS tenía la solución convencional de dos lugares, con dos asientos de talle normal.

Además, el prototipo de Pininfarina tenía parrillas laterales idénticas a las que equipaban la 330 GT 2+2, presentada en ese mismo 1964 en el salón de Bruselas. Este tipo de parrilla, que servía para la salida del aire caliente del motor, era más cerrado y fue adoptado también en la 275 GTS, pero sólo en los primeros ejemplares. A comienzo de 1965 apareció una parrilla más abierta, con tres grandes cortes.

PARA LOS ASIENTOS, UNA SOLUCION DE AVANZADA

Los tres lugares delanteros eran, seguramente, una solución innovadora. Tal vez demasiado para una casa como la Ferrari, que no se distinguía por ser un constructor de avanzada. Como ejemplo, en este sentido, hay que recordar lo que demoró para equipar los autos de serie con frenos a disco, o adoptar el motor trasero, el ABS o el

En la 275 GTS prototipo de Pininfarina el asiento del pasajero era el doble de amplio.

PRODUCIDA POR PININFARINA

La 275 GTS llevó la marca de su origen por toda su vida productiva, casi como para hacerse perdonar la ausencia de ese tercer lugar que habría representado una novedad absoluta para la Casa de Maranello. Las 275 GTS eran producidas justamente por Pininfarina, en Turín, mientras que sus hermanas 275 GTB eran construidas en los galpones de la Carrocera Scaglietti, en Módena. Un detalle que subraya la estrecha relación que Pininfarina tuvo con este spider del Cavallino Rampante.

La capota levantada no altera la pureza de la línea de la Ferrari 275 GTS.

FICHA TECNICA

Motor: delantero longitudinal, 12 cilindros en V a 60°, diámetro por carrera 77 x 58,8 mm, 3285,7 cm³, compresión 9,2:1

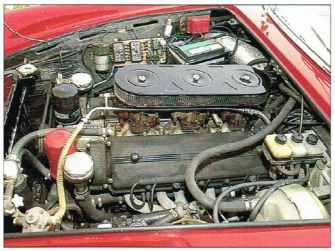
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	tres carburadores Weber 40 DCZ
Potencia:	280 CV a 7600 rpm
Cuerpo vehículo:	spider 2 puertas, 3 lugares, chasis jaula de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera
Transmisión:	caja en bloque con el diferencial, 5 marchas + MA
Suspensiones:	independiente en las cuatro ruedas, cuadriláteros deformables, resortes helicoidales, amortiguadores
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos Dunlop
Tanque:	94 litros
Dimensiones:	4,32/1,72/1,20 metros
Paso:	2,40 metros
Peso:	1100 kilos
Velocidad:	250 Km/h
Unidades producidas:	1 en 1964

chasis de materiales compuestos en lugar de la jaula de caños.

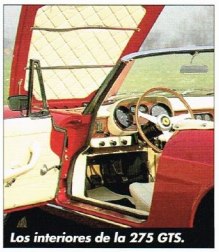
SPIDER A LA EUROPEA CON UN OJO MIRANDO A LOS EE.UU.

Pero, tal vez, no fue un error no haber elegido la solución de los tres lugares delanteros para la 275 GTS, porque el carácter del vehículo habría permitido igualmente hacer de ella una spider digna de respeto, dándole también el carácter de convertible y de paseo con los amigos. Tal vez Pininfarina se inspiró justamente en los grandes autos descubiertos hechos en los EE.UU., que muy a menudo estaban homologados para transportar tres personas en los lugares delanteros y otras tantas en los traseros. No habría sido algo escandaloso para los clientes de Ferrari, ni siquiera para los más aficionados, porque en los años sesenta la distinción entre spiders y convertibles estaba cambiando.

Exteriormente, la 275 GTS prototipo no puede distinguirse a primera vista de la versión de serie.



El V12 de la 275 GTS prototipo dispone de 280 caballos.



Los interiores de la 275 GTS.

Si hasta ese momento una spider se definía como un auto sin ventanillas ni techo, derivada de las competencias (por lo menos como concepción), en los años sesenta tomó cuerpo la idea de que, para establecer si un auto era una spider o un convertible, había que examinar su carácter: spider si era deportivo, convertible si era de paseo.

POTENCIA DE 280 CABALLOS PARA SUS 250 KILOMETROS HORARIOS

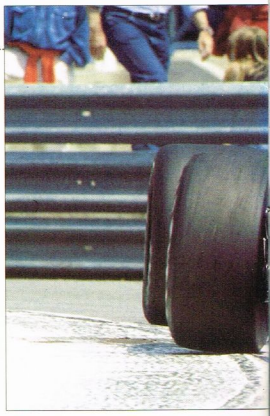
Con la 275 GTS era imposible equivocarse, porque era una spider en todos los sentidos. Su ficha técnica revela que disponía de 280 caballos de potencia y podía alcanzar los 250 kilómetros horarios de velocidad máxima.

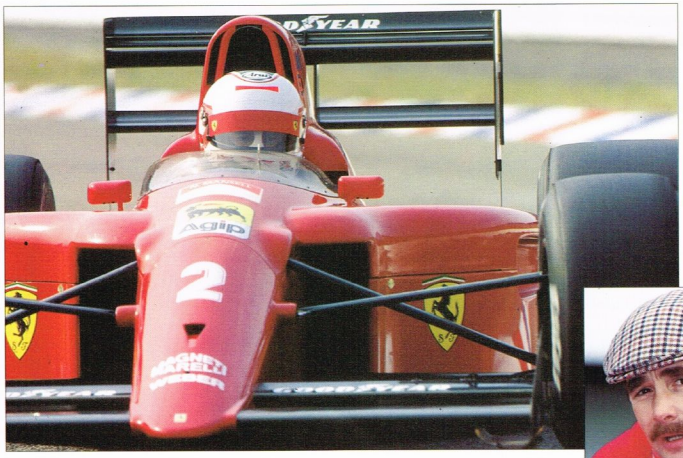
Un auto pensado para el placer de manejar y viajar a cielo abierto, de a tres, incluso en las rutas italianas.

LOS PILOTOS

Nigel Mansell, "Corazón de león"

Con su estilo de manejo agresivo conquistó masivamente a los hinchas. Fue campeón del mundo de F1 en 1992 con Williams y campeón de la Fórmula Indy el año siguiente.





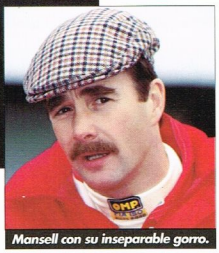
Nigel Mansell corrió con Ferrari en 1989 y en 1990.

Hubo un momento en el que hasta los hinchas más fanáticos de Nigel Mansell pensaron que su ídolo jamás lograría ganar un gran premio.

RAFAGA DE VICTORIAS DESPUES DE HABER PENSADO EN EL RETIRO

El mismo pensaba seriamente en dejar las carreras, por años fuente de problemas más que de éxitos. Sin embargo, todos (él incluido) se equivocaban. Nacido en Upton-on-Severn, en Worcestershire, casi a mitad de camino entre Birmingham y Bristol, el 8 de agosto de 1953, debuta como muchos otros en kart casi niño (1963), ganando el Campeonato de los Midlands (siete veces), y también el más prestigioso de Inglaterra del Norte. Entre tanto estudia y obtiene el título de técnico mecánico, trabajando al mismo tiempo en Lucas. En 1976 debuta en Fórmula Ford (6 victorias en 9 carreras) y ratifica ese comienzo prometedor en 1977, adjudicándose uno de los campeonatos británicos y sumando 33 victorias en 42 pruebas, a pesar de un accidente que le provoca la fractura de dos vértebras del cuello y lo detiene un par de meses.

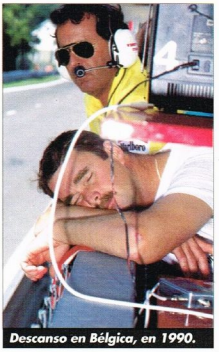
Contra la opinión de su familia, decide ser piloto profesional y deja la fábrica Lucas, donde había alcanzado a ser jefe de sección. Prueba con la F3 pero los medios económicos escasean y los resultados son mediocres: obtiene una sola victoria, en Silverstone en 1979. Pero Colin Chapman reconoce sus cualidades, y lo contrata como piloto de prueba de Lotus.



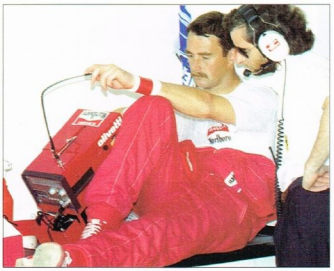
Mansell con su inseparable gorro.

DEBUTA EN F1 EN 1980 CON UN LOTUS POCO COMPETITIVO

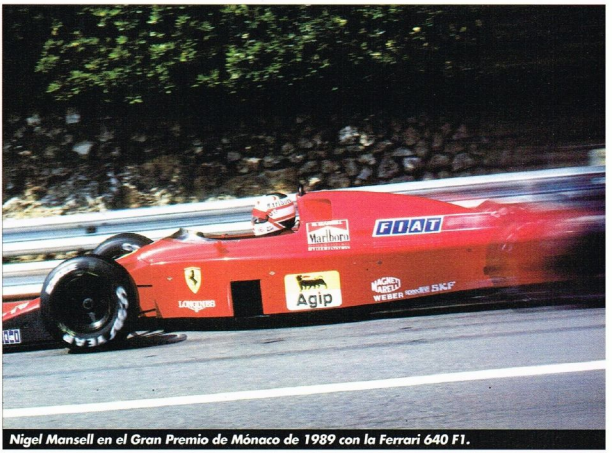
Luego de un debut en F1 sin suerte en 1980, al año siguiente Nigel se convierte en piloto oficial del equipo, pero Lotus está en su fase declinante, que se agrava en 1982 por la muerte



Descanso en Bélgica, en 1990.



Nigel Mansell, en el GP de Brasil 1989, observa los tiempos de las pruebas. Arriba, en Mónaco 1989.



Nigel Mansell en el Gran Premio de Mónaco de 1989 con la Ferrari 640 F1.

de Chapman. Mansell logra, de todos modos, subir al podio en algunas ocasiones: tercero en Zolder (1981), en Río (1982), en Brands Hatch (1983), en Dijón y Zandvoort (1984). Las primeras victorias (Brands Hatch y Kyalami) llegan finalmente en 1985, luego de su pase a Williams.

LA CARRERA DE NIGEL MANSELL

Nigel Ernest James Mansell, llamado "el León" y "Corazón de León" (Upton-on-Severn, Gran Bretaña, 8 de agosto de 1953), entre 1980 y 1995 disputó 187 GP válidos para el Mundial de Fórmula 1, conquistando 31 victorias (28 con Williams, 3 con Ferrari), llegando 17 veces segundo y 11 veces tercero. Obtuvo 32 pole positions y 30 vueltas rápidas. Fue campeón del mundo de Fórmula 1 en 1992 y campeón de Fórmula Indy (EE.UU.) en 1993 (primer piloto que conquistó estos dos títulos de manera consecutiva). Entre sus récords sobresalen el mayor número de GP de F1 ganados en una misma temporada (9 en 1992) y el mayor número de pole positions obtenidas también en una temporada (14 en 1992). Su esposa Roxanne, que lo ayudó mucho en los difíciles comienzos, lo siguió en las carreras casi siempre, llevando algunas veces consigo a sus tres hijos: Chloe, Leo y Greg.

POR DOS TEMPORADAS, CERCA DEL MUNDIAL F1

Nigel es sexto en el Mundial y en 1986, luego de imponerse en cinco GP, parece encaminado hacia la conquista del título. Pero en la última carrera, en Australia, pincha un neumático mientras está al frente y debe ceder los honores del triunfo a Prost. Vuelve a probar en 1987 y gana seis GP, pero todavía no alcanza:

LOS DIRECTORES DEPORTIVOS

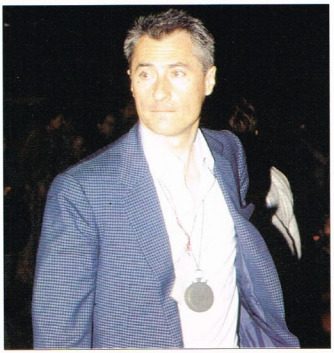
Daniele Audetto, una vida dedicada a los motores

Ex copiloto de rally y DT del equipo Lancia, fue asistente de Luca de Montezemolo en F1 en 1975. Al año siguiente, marcado por el grave accidente de Lauda en Nürburgring, fue director deportivo del Cavallino.

el título es para su compañero de equipo Piquet. En1988 sufre un verdadero calvario (2 segundos lugares y 12 abandonos) y Mansell decide cambiar de colores, llegando a Ferrari. Los hinchas italianos lo apodan "el León" y "Corazón de León".
Su debut, una victoria en el GP de Brasil, despierta el entusiasmo. Luego repite en Hungría, llega dos veces segundo y dos tercero, y al final de la temporada es cuarto en el Mundial. En 1990 es quinto (con una victoria en Portugal), y 1991 lo encuentra otra vez con Williams. Gana cinco GP, pero al final es precedido por Senna y su irresistible McLaren. El triunfo llega en 1992: con

Mansell y Prost compañeros de equipo.

nada menos que nueve victorias y, entre los aplausos de todos, es campeón del mundo.
Luego de la pelea con Williams, que había contratado a Prost, le dice adiós a la F1 y se va a correr a los Estados Unidos. Con un Lola del Team Haas gana cinco carreras y conquista el Campeonato de Fórmula Indy 1993. En 1994 es apenas octavo, pero encuentra la manera de hacer algunas apariciones en F1 con Williams (que en Imola perdió a Senna) y de ganar el GP de Australia. Pero, para 1995, Williams prefiere a Coulthard, y Mansell firma para McLaren. Pero el MP4/10 no es competitivo: luego de dos carreras, Nigel rescinde el contracto y se retira de las competiciones.



Daniele Audetto tuvo una larga carrera en el mundo del automovilismo, que confirma su gran pasión por los motores.

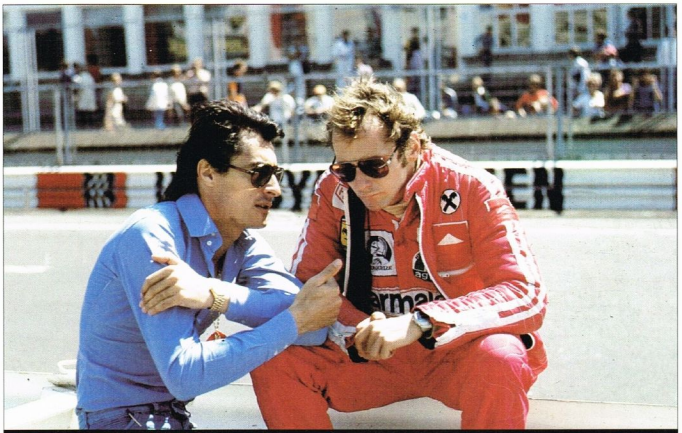
En Ferrari Daniele Audetto estuvo dos años, en 1975 como asistente de Luca de Montezemolo y en 1976 como director deportivo.

UN TRIUNFAL 1975 SEGUIDO POR UN DIFICIL 1976

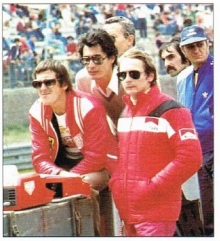
Dos temporadas muy distintas, triunfal la primera, dramática y llena de polémicas la segunda. Pero una y otra fueron extraordinarias y, a su modo, inolvidables.
Nacido en Sant'Ambrogio de Turín el 4 de mayo de 1943, a los nueve años Daniele se mudó con su familia a Liguria, a Bordighera. De adolescente cultivó la pintura, exponiendo también con algún éxito (ganó, por ejemplo, el premio "Blanco y Negro" en Saint-Vincent) y la música, colaborando entre otras cosas con la revista *Música Jazz*. Luego, frecuentando el ambiente automovilístico de la Ribera de Poniente (Gigi Taramazzo, Leo Cella, Franco Patria), se apasiona con las carreras y en particular los rallies. El clásico "rayo" lo alcanza en la trepada del Turiní (la subida más espectacular y a veces decisiva del Rally de Montecarlo) en enero de 1967.

CORRE EL RALLY DE LAS FLORES CON LA ALFA ROMEO DEL PADRE

En el Rally de las Flores del mismo año Daniele prueba la aventura con la Alfa Giulia de su padre ("tomada en préstamo sin avisar", como recuerda) y, en las pruebas, la choca contra una pared. No se rinde y convence a su copiloto Brescianelli para que "arriesgue" su



Arriba y abajo, Audetto con Lauda. En la foto grande, está en Nürburgring en 1976, antes del accidente.



Daniele Audetto en los boxes de un gran premio, en los tiempos en los que vestía la divisa de director deportivo de la Ferrari.

auto. Ambos largan y llegan trigésimos. La aventura continúa. Con Renato Ronco (futuro cronista de televisión) funda la Escudería de las Palmas. Participa en el Rally dell'Elba en pareja con Amilcare Ballestrieri con un Gordini Grupo 1, obteniendo el segundo puesto general. La pareja se clasifica segunda también en el Campeonato Italiano 1968.

Luego Daniele, en 1969, junto a Sandro Munari, quien regresa de un gravísimo accidente y todavía sufre bastante, gana el Rally de los Alpes orientales. En 1970 está en sexto lugar otra vez con Ballestrieri en Montecarlo y en 1971 corre cuatro rallies (dos retiros, un cuarto y un sexto puestos) disputados con Luca de Montezemolo. Así nace una amistad que tendrá un gran desarrollo. En efecto, al año siguiente Audetto es asistente de Cesare Fiorio y luego director deportivo de Lancia, que gana tres campeonatos mundiales de Rally consecutivos, de 1972 a 1974. Luego Montezemolo, nuevo director deportivo del equipo de competición Ferrari en Fórmula 1, llama a Audetto a su lado en 1975, el año del triunfo mundialista de Niki Lauda.

DESPUES DE LA FERRARI TRABAJA TAMBIEN EN FIAT

En 1976 es él quien dirige desde los boxes el equipo del Cavallino. Es un año de grandes esperanzas y frustraciones, el año del terrible accidente de Lauda, de su milagrosa recuperación, de su renuncia a correr la última carrera en Japón, del título dejado a James Hunt por un solo punto. Sucesivamente, Audetto será director de las actividades deportivas del Grupo Fiat (1977-1981), luego director general de la Film-Go Abarth (1982), director deportivo y de relaciones públicas de la Lamborghini (1985), director general de Lamborghini Engineering (1988).

PASA SIN PROBLEMAS DE LOS AUTOS A LAS MOTOS

Luego cambia de sector: se hace director general del Grupo Flammini, que corre en el Mundial Superbike (1994), director comercial y de marketing del Grupo Tom Walkinshaw (a partir de 1996).

Casado con Delphine, francesa, es padre de tres hijos.

LA CARRERA DE DANIELE AUDETTO

Daniele Audetto (Sant'Ambrogio de Turín, 4 de mayo de 1943) tuvo un comienzo prometedor como piloto y copiloto de rally entre 1967 y 1971, obteniendo, entre otros, un segundo lugar en el Campeonato Italiano 1968 en pareja con el veloz y aguerrido Amilcare Ballestrieri y una victoria en una prueba del Campeonato Europeo, el Rally de los Alpes Orientales 1969, nada menos que con Sandro Munari. Luego de dejar las competiciones por la dirección deportiva, condujo al equipo Lancia a la conquista de tres títulos mundiales de rally (1972, 1973 y 1974). Pasó luego a la Ferrari, en un primer momento como asistente de Montezemolo (1975), y después como director deportivo (1976). En los años siguientes puso, con constante éxito, su capacidad organizativa al servicio de distintas empresas, desde el Grupo Fiat a la Film-Go Abarth, de la Lamborghini al Grupo Flammini, hasta el Grupo Tom Walkinshaw.

El Equipo de Carreras Fórmula 1

Tiene su sede en Maranello, a poca distancia de la fábrica. Se compone de 50 personas, 30 de las cuales son mecánicos especializados: la dirige el francés Jean Todt.

Los técnicos y los ingenieros de pista observan las pruebas controlando tiempos y funcionamiento del auto mediante computadoras.

El Equipo de Carreras Ferrari depende de la Gestión Deportiva. Tiene una sede separada de la fábrica de Maranello. Se encuentra en via Ascari 55/57, siempre en Maranello, a poca distancia de la Galería Ferrari. A esta nueva sede se transfirió en 1982. Aquí cuenta con toda la estructura tecnológica e informática necesaria para desarrollar en absoluto secreto los proyectos relativos a las monoplazas de Fórmula 1.

HAY RESPONSABLES DE PRENSA Y DE SPONSORS

Jean Todt, responsable de la Gestión Deportiva, es quien dirige esta compleja y importantísima sección. La suya no es una función técnica sino directiva, con la tarea de coordinar toda la actividad del Equipo de Carreras. En este papel, también se ocupa, entre otras cosas, de la siempre compleja negociación con los pilotos, que pertenecen al organigrama inmediatamente por debajo de la figura de Todt. Las demás funciones profesionales no son sólo de carácter técnico.

Hay un responsable de Prensa Deportiva, que coordina las relaciones entre el Equipo y la prensa internacional. Hay quien se ocupa de los sponsors, no tanto para adquirir "socios" que compartan los enormes gastos de una temporada de F1, sea con una inversión de dinero, sea en calidad de proveedores técnicos, sino para lograr que los sponsors de Ferrari tengan los contactos correctos con el equipo, puedan contar con los pilotos en sus locales promocionales durante los grandes premios. En otras

Los mecánicos del Equipo de Carreras F1 Ferrari viajan todo el año por el mundo.

UN EQUIPO VIAJERO

El Equipo de Carreras Ferrari, que participa en el Campeonato del Mundo de Fórmula 1, está formado por 50 personas que viajan por todo el mundo con las monoplazas de la Casa de Maranello. De estas 50 personas, 30 son mecánicos. En cada gran premio la Ferrari envía toneladas de equipos.

Los mecánicos del Equipo de Carreras F1 Ferrari viajan todo el año por todo el mundo.

Regulación de una monoplaza durante las pruebas.

palabras, que puedan gozar de manera correcta de los efectos de su elección económica.

HAY TAMBIEN UN RESPONSABLE DE LA LOGISTICA

En el Equipo de Carreras Ferrari tiene gran importancia quien se ocupa de la logística, es decir se encarga de conseguir hospedaje a las 50 personas que se mueven en las pistas de todo el mundo a lo largo del Campeonato de Fórmula 1, y también de que los

Cada mecánico tiene su propia especialización.

Hora del almuerzo durante un GP.

autos, los motores de repuesto, los equipos informáticos y todo lo necesario lleguen en perfecto orden y en los tiempos establecidos.

Los mecánicos que se ocupan del cambio de neumáticos visten equipos ignífugos.

COORDINADOR DE EQUIPO E INGENIEROS DE AUTO

También hay un coordinador del equipo, a cuyas órdenes trabajan los ingenieros de los autos, quienes se ocupan de las monoplazas desde el punto de vista técnico, en función de los pilotos que las conducirán en carrera.

Vestirse con el Cavallino

El catálogo Ferrari Idea incluye una serie de propuestas para sentarse al volante de las deportivas de Maranello con la indumentaria correcta. Van del pequeño casco a los guantes de cuero.

Hay maneras y maneras de manejar una Ferrari: uno puede subirse como en una dos puertas con la que se llevan los hijos a la escuela y se va de shopping por las calles del centro, o puede hacerlo haciendo propio un estilo, vistiendo las prendas correctas, aptas para la atmósfera exclusiva que reina dentro de un habitáculo Ferrari. Son ideales no sólo para sentarse al volante de una Roja, sino también para participar con clase en una prueba de regularidad o en una reunión de spiders. Algunas propuestas llegan del catálogo Ferrari Idea, donde sobresalen los guantes y el pequeño casco para conducir, en piel de ciervo, cosidos a mano con el cuidado de otros tiempos.

Los guantes de cuero perforados cuestan 110 dólares.

ZAPATOS DE CUERO COSIDOS A MANO CON LA SUELA DE GOMA

Los guantes son perforados, para dejar transpirar la piel, y tienen un pequeño botón automático, obviamente personalizado con el emblema del Cavallino Rampante. Son disponibles en un amplia variedad de talles, del XS al XXL, como para todos. El pequeño casco de cuero, que tiene una onda muy de los años treinta, tiene una pequeña hebilla de cierre en la zona del mentón y, naturalmente, el emblema de la Casa de Maranello que lo vuelve inconfundible. Hay tres talles disponibles: pequeño, mediano y grande. Los zapatos para conducir Ferrari son producidos por Tod's. Realizados en cuero y cosidos a mano, tienen la clásica suela de goma que ofrece el máximo confort y evita las peligrosas pérdidas de adherencia con los pedales cuando llueve o hay humedad. Los modelos para hombre y para mujer tienen el mismo estilo, pero cambian los colores: rojo para él, marrón para ella. Los talles disponibles van del 35 al 41 para el zapato de mujer y del 35 al 46 para el de hombre. Suaves al tacto y placenteros de usar, tienen un lazo de cuero del mismo color que el zapato y son prácticamente sin taco.

Los zapatos para conducir con marca Ferrari cuestan 130 dólares.

DONDE SE COMPRAN

El casco, los guantes y los zapatos para manejar con marca Ferrari se compran en la Galería Ferrari de Maranello, a la que también se le puede encargar vía fax al número 0039-0536-949714.

CUANTO CUESTAN

Estos son los precios de los accesorios Idea Ferrari: 110 dólares para los guantes de manejo, 160 para el pequeño casco de cuero y 130 para los zapatos de hombre o mujer. Ninguna diferencia de precio para los diferentes talles disponibles.

Restaurante Lauro

No se distingue sólo por la óptima cocina, sino también por una rica colección de objetos ligados a la Casa del Cavallino, entre los cuales sobresalen muchos y raros carteles de grandes premios.

En Módena, en la calle Ciro Menotti 61, hay un restaurante especial. Se llama Lauro, por el nombre de su dueño, Lauro Malavolti. Quien entra recibe la impresión de encontrarse en una galería de automobilia, en la que sobresale la presencia del Rojo Ferrari. El plato del día, junto a las especialidades de Módena, como los ñoquis fritos con salame y jamón, el caldo con los "tortellini", las "tigelle" rellenas de panceta, las carnes y las aves, son los carteles de las competencias automovilísticas que Lauro reunió en el curso de los años y que les hizo firmar a los numerosos pilotos de Fórmula 1 y a los personajes del mundo automovilístico que concurren a su local. Su interés comenzó y se desarrolló cuando, en 1957, comenzó a trabajar como mozo en el restaurante Cantoni, que se ubicaba junto a la sede de Módena de la Ferrari. De Scaglietti a Gozzi, de Hill a Bandini, hasta el propio Enzo Ferrari, todos eran clientes habituales. Fascinado por este ambiente y por la personalidad carismática del Comendador, Lauro comenzó a frecuentar los grandes premios, a conocer mejor a los pilotos y personajes que, luego, iban a volverse sus clientes.

El titular del restaurante: Lauro Malavolti.

El interior del restaurante Lauro, con los carteles colgados en las paredes.

ENTRE LOS CLIENTES HAY EX PILOTOS DEL CAVALLINO RAMPANTE

Comenzó también a coleccionar objetos, especialmente carteles, de los cuales una parte está expuesta en las paredes del local. Carteles a menudo obtenidos de manera casi desfachatada, dirigiéndose directamente a los organizadores de grandes premios en todas partes del mundo.
Entre sus clientes están Michele Alboreto, que le regaló el modelo en escala de su auto firmado, Gerhard Berger, Nelson Piquet y René Arnoux, y supo serlo Juan Manuel Fangio. También concurre Phil Hill, quien cada año, en ocasión del Gran Premio de Imola, hace "boxes" en el restaurante con sus amigos estadounidenses. Entre los objetos preciosos poseídos por Lauro está el alerón de la monoplaza con la que Niki Lauda se consagró campeón del mundo en 1975. También, hay parte de un banco numerado de las tribunas de Nürburgring que le envió un amigo alemán hincha de la Ferrari, que le pidió en trueque un cartel indicador que había visto cuando fue a visitar la Ferrari. Decía "Módena 7 Km". Lauro lo consiguió y se lo envió. Tiempo después, lo volvió a ver delante de la quinta de su amigo alemán, transformado en "Módena 770 Km". Módena es el centro del mundo, para quien tiene la Ferrari en el corazón. Y entre los clientes de Lauro hay muchos que son así.

LA DIRECCION

Restaurante Lauro, de Lauro Malavolti, via Ciro Menotti 61, Módena. Tel. 0039-059-214264. Cerrado los domingos. Abierto de noche los jueves y los viernes.

1986 F1/86: CASI 1000 CV EN PRUEBA

Mucho más baja (92 cm contra 108) con respecto a la 156/85, esta monoplaza presenta grandes novedades, como el chasis autoportante de materiales compuestos, la barra antivuelco incorporada a la estructura de la cual nace la cúpula trasera que diseña una cola muy aerodinámica, dominada por un gran alerón. La potencia, en la versión "evolución" presentada desde el Gran Premio de Bélgica, supera los 1000 caballos en la clasificación.

Motor:	6 cilindros en V a 120°, trasero, 81 x 48,4 mm, 1496,4 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, camisa de cilindros de aluminio tratado, compresión 7,5:1
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica digital, 2 turbos
Potencia:	850 CV a 11.500 rpm (950 CV en las pruebas)

Chasis:	autoportante de fibra de carbono y Kevlar
Suspensiones:	cuadriláteros deformables
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos de carbono autoventilados, pinzas de 4 pistones
Peso:	548 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

1986 GTB TURBO: EVOLUCION CONTINUA

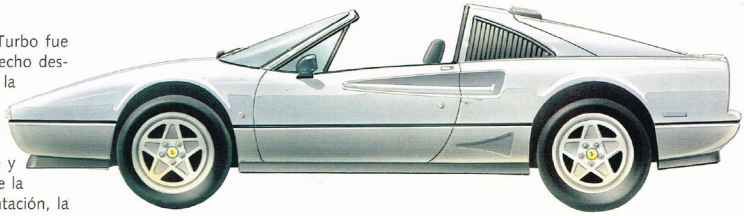
Evolución del modelo 208 Turbo con las mismas actualizaciones de carrocería e interiores que en la 328, de la que se distingue por las tomas de aire NACA delante de los guardabarros traseros, lleva una edición potenciada del motor 2 litros sobrealimentado, dotado también de intercooler para el enfriamiento del turbo. Su performance, que no era muy diferente de la de la 328, le valió en Italia un notable éxito comercial.

Motor:	8 cilindros en V a 90°, central transversal, 66,8 x 71 mm, 1990,26 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 7,5:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Bosch, turbo IHI e intercooler
Potencia:	254 CV a 6500 rpm

Chasis:	jaula de caños de acero
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	1265 kilos
Velocidad máxima:	253 Km/h

1986 GTS TURBO: TRANSFORMABLE

Junto a la berlinetta GTB Turbo fue presentada la versión con techo desmontable GTS Turbo. Como la GTB, la GTS es innovadora especialmente por el motor. Gracias al nuevo diseño de los colectores de escape y de los pistones, y a pesar de la adopción de la sobrealimentación, la respuesta del motor es sorprendente con respecto a la 208 Turbo: potencia y torque se incrementan, respectivamente, en el 16% y el 37% (a 6500 vueltas/minuto contra 7000).



Motor:	8 cilindros en V a 90°, central transversal, 66,8 x 71 mm, 1990,26 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 7,5:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Bosch, turbo IHI e intercooler
Potencia:	254 CV a 6500 rpm

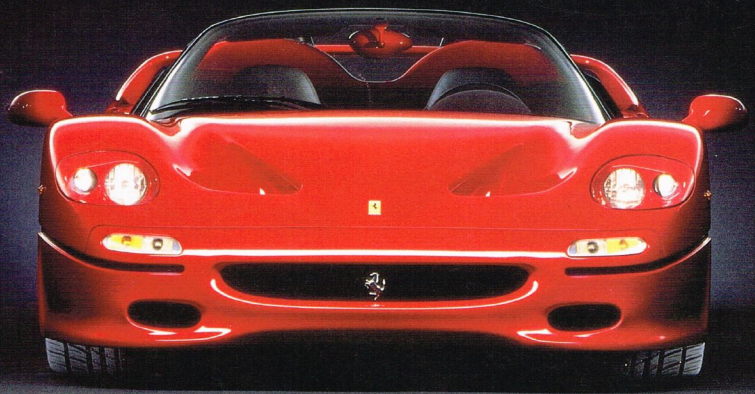
Chasis:	jaula de caños de acero
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	1275 kilos
Velocidad máxima:	253 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Jean Alesi en el Gran Premio de Italia 1995 con la Ferrari 412 T2: deberá retirarse.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño



En el próximo número:

Fórmula 1 312 T2:
campeón del mundo

Sport 118 y 121 LM:
la era del seis cilindros

Pilotos: Stefan Johansson,
el heredero de Ronnie Peterson

Gran Turismo 412:
estilo clásico y motor delantero